
**METSÄALAN KULJETUSYRITTÄJÄT RY–
JÄSENTYYTYVÄISYYS 2012**



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Metsätalouden koulutusohjelma

Evo, kevät 2013

Juhani Taipalus

Juhani Taipalus



Evo
Metsätalouden koulutusohjelma
Metsätalousinsinööri

Tekijä	Juhani Taipalus	Vuosi 2013
Työn nimi	Metsäalan Kuljetusyrittäjät Ry – Jäsenyytyväisyys 2012	

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön aiheena on Metsäalan Kuljetusyrittäjät Ry:n teettämä tutkimus jäsenistönsä tyytyväisyydestä yhdistyksen toteuttamaan edunvalvontaan. Tavoitteena oli samalla kartoittaa mahdollisia kehityskohteita ja jäsenkunnan tulevaisuuden toiveita.

Tutkimus suoritettiin kevään ja alkukesän aikana 2012. Se toteutettiin yhdistettynä kyselylomake- ja puhelinhaastattelututkimuksena. Lomakekyselyn vastausprosentiksi muodostui 17,8 %. Puhelinhaastattelu suoritettiin 20 jäsenelle noudattaen alueellista jäsenjakaumaa. Vastaaja edusti aina alkavaa kolmeakymmentä yritystä omalla alueellaan.

Lomakekyselystä saadut vastaukset käsiteltiin toimeksiantajan toiveen mukaisesti Excel- taulukossa ja saadut luvut taulukoitiin. Näitä tuloksia toimeksiantaja tarvitsi käyttöönsä heti syyskesällä 2012. Haastatteluaineistoista tehtiin suoraan analyysit, aineistoa ei puhtaaksikirjoitettu eli litteroitu. Haastattelukysymyksiä laadittaessa tällainen analysointitapa oli jo päätetty. Samoin kyselytutkimuksen selkeä pääpaino ja haastattelujen kuvaileva ja täydentävä merkitys olivat alusta alkaen lähtökohtana.

Tutkimuksen tulokset muodostuivat melko selkeiksi. Jäsenkunta on tyytyväistä yhdistyksen tiedotukseen. Tukea ja neuvoja saa, kun niitä osaa pyytää. Vastaavasti suurin tyytymättömyys kohdistuu yhdistyksen toimiin, jotka koskevat suuria metsäyhtiöitä. Kotimaista edunvalvontaa toivotaan lisää, varsinkin tienhoidon määrärahojen suhteen. Selkeästi suurin huolenaihe on toimialan huono kannattavuus.

Toimeksiantajan puolelta opinnäytetyön ohjaajana on toiminut Metsäalan Kuljetusyrittäjät Ry:n toiminnanjohtaja Kari Palojärvi.

Avainsanat ammattiyhdistys, edunvalvonta, tutkimus

Sivut 24 s. + liitteet 5 s.



Evo
Degree Programme in Forestry

Author	Juhani Taipalus	Year 2013
Subject of Bachelor's thesis	Association of Forest Industry Road Carriers– Membership satisfaction 2012	

ABSTRACT

This bachelor's thesis is a research made for the Association of Forest Industry Road Carriers. It studies how the union managed to take care of the interest of their members. The research also tried to map out possible areas of development and wishes for the future.

The research was made during the spring 2012. The material consisted of a written inquiry form and phone interviews. 17.8 % returned their answers. Twenty of the members were interviewed over the phone. Each person interviewed on the phone represented at least thirty local businesses in their area.

The results were analyzed without any editing or writing out and structured to complement the actual goal for the research. The results of the written inquiry form were gathered on an Excel-sheet and in the autumn 2012 the labor union was already making good use of them.

The results were quite clear. The members of the labour union were pleased with the communication within the union. Support and advice had been given when it was needed. The members were dissatisfied with the union's actions involving large forestry companies and considered this the largest area of development for the union. The members also hoped for better supervision of their interests in Finland. They especially hoped for actions and funds towards increasing the bad road conditions. The biggest concern was the poor productivity of transportation business.

This research has been made in advisory of the executive manager of the Association of Forest Industry Road Carriers, Kari Palojärvi.

Keywords labour union, supervision, research

Pages 24 p. + appendices 5 p.



SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY	2
2.1	Historia.....	2
2.2	SKAL-organisaation asema.....	3
2.3	Organisaation rakenne.....	3
2.4	SKAL-organisaation toiminta	4
3	METSÄALAN KULJETUSYRITTÄJÄT RY.....	5
4	JÄSENTYYTYVÄISYYS	6
5	KULJETUSYRITTÄJÄNÄ METSÄALALLA.....	7
6	TUTKIMUS	12
6.1	Yleistä.....	12
6.2	Toteutus.....	13
6.3	Aineiston taustatietoja.....	14
6.4	Tulokset.....	15
6.4.1	Edunvalvonta.....	16
6.4.2	Jäsenpalvelut.....	17
6.4.3	Tiedotus	18
6.4.4	MKY:n toiminta	19
6.4.5	Viisi merkittävintä ongelmaa	19
7	POHDINTA.....	21
	LÄHTEET	23
Liite 1	Saatekirje	
Liite 2	Kyselylomake	
Liite 3	Haastattelukaavake	



1 JOHDANTO

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n hallitus päätti tehdä yhdistyksen jäsenkunnalle kyselyn jäsenyytyväisyydestä, kehittämistarpeista ja tulevaisuuden toiveista. Keskeisenä tavoitteena oli selvittää jäsenyritysten tyytyväisyys yhdistyksen suorittamaan edunvalvontaan.

Tämäntyyppistä kyselyä, joka olisi kohdennettu nimenomaan tämän yhdistyksen jäsenkuntaan, ei ollut tehty ainakaan pariinkymmeneen vuoteen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry oli teettänyt Innolink Research osakeyhtiöllä puhelinhaastatteluun perustuvan tutkimuksen, jonka yhtenä tavoitteena oli selvittää jäsenten tyytyväisyys SKAL ry:n toimintaan ja palveluihin. Tämä oli toteutettu joulukuussa 2008.

Raakapuun kuljetus poikkeaa kuitenkin monilta osin muusta kuljetustoiminnasta. Puun kuljetusta tapahtuu paljon metsäautoteillä ja muuten alempiasteisen tieverkon alueella. Alan asiakaskunta on hyvin voimakkaasti keskittynyt. Tästä johtuen omalle tutkimukselle oli selkeä tarve.

Alkuperäinen tarkoitus oli suorittaa pelkästään perinteinen kyselylomakkeella tapahtuva kyselytutkimus. Siinä vaiheessa, kun ilmeni mahdollisuus teettää tutkimus opinnäytetyönä, sitä päätettiin laajentaa hieman alkuperäisestä. Menetelmäksi valittiin puhelinhaastatteluna suoritettava haastattelututkimus. Puhelinhaastatteluun päädyttiin siksi, että sillä tavalla saataisiin valtakunnan laajuinen kattavuus kohtuullisin kustannuksin.

Kyselytutkimus on luonteeltaan tyypillisesti kvantitatiivinen eli määrällinen, ja haastattelututkimus puolestaan kvalitatiivinen eli laadullinen. Näiden molempien menetelmien käyttöä samassa tutkimuksessa on varsinkin aikaisemmin pidetty ongelmallisena. Tästä syystä päädyttiin tapaan, jossa kyselytutkimuksella saatava aineisto on selvästi pääosassa, ja haastattelututkimuksella saatava aineisto vain täydentää ja tukee sitä.

Tutkimuksen tulosten ja varsinkin niihin johtaneiden syiden ymmärtämiseksi on hyvä käydä hieman läpi yhdistyksen ja sen jäsenistön taustoja. Samoin tutkimuksen ja jäsenyytyväisyyden, joka usein rinnastetaan asiakasyytyväisyyteen, teoreettista pohjaa käsitellään hieman.

Tutkimuksen tuloksista on lopulta melko selkeästi todettavissa jäsenistön mielipide kysytyihin aiheisiin. Kuten myös se, että vastaavalle kohde-ryhmälle tehtävien tutkimusten tarve tulevaisuudessa on ilmeinen.

2 SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY

Tässä luvussa kerrotaan, miten on tultu tähänhetkiseen tilanteeseen. Luvussa kuvataan mitä vaiheita on ollut Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n menneisyydessä. Lisäksi kuvataan nykyistä organisaatiota, mikä on sen tarkoitus ja miten se toimii.

2.1 Historia

Kuljetusalan yrittäjien edunvalvonnalla on pitkä historia. Ensimmäisiä paikallisia kokouksia tiedetään pidetyn jo vuodesta 1914. Lähes kaikilla suuremmilla kaupungeilla oli omat ammattiautoilijayhdistyksensä jo 1920-luvulla. Ensimmäinen valtakunnallinen autoilijaliitto perustettiin Turussa 1926. Suomen Autoilijaliitto SAL ei kuitenkaan ollut puhtaasti ammattiautoilijoiden järjestö. Siihen saattoivat liittyä myös autoilua harrastavat ihmiset. Toiminta alkoi kuitenkin hiipua 1930-luvulla ja siitä erosi paikallisjärjestöjä. Salon seudulla perustettu yhdistys otti vuonna 1933 nimekseen Kuorma-autoilijain liitto ja sen oli tarkoitus laajentua koko maata kattavaksi. Se ei kuitenkaan toteutunut, vaan K.A.L. lyhennettä käyttänyt yhdistys keskittyi ajamaan itäisen Varsinais-Suomen kuorma-automiesten asioita. Siihen aikaan puhuttiin nimenomaan automiehistä. (Blomberg 1996, 129–130.)

Turussa perustettiin myös ensimmäinen, varsinaista ammattimaista liikennettä taksilla tai kuorma-autolla harjoittavien autoilijoiden valtakunnallinen järjestö. Tästä voidaan katsoa nykyisen edunvalvonnan alkaneen. Perustava kokous oli 12.7.1936 ja nimeksi hyväksyttiin Henkilö- ja Kuorma-autoliikennöitsijain liitto HKL. Joissakin yhteyksissä näkee käytettävän myös lyhennettä HKAL. (Blomberg 1996,131.)

Vaasan läänin jäsenyhdistykset ehtivät perustaa läänitason yhdistyksen ennen Talvisodan puhkeamista. Vaikka HKL yritti sotien jälkeen aktiivisesti laajentua, niin kaikki kuorma-autoilijat eivät tunteneet sitä omakseen. Helsingissä pidettiin 1945 kokous, jossa oli edustus molemmista aikaisemmista keskusliitoista HKL:sta ja SAL:sta. Uuden liiton nimeksi tuli Ammattiautoliitto. Lyhenteeksi vakiintui myöhemmin AAL. Tämä yhdistys onnistui sittemmin myös laajemmin lääninyhdistysten perustamisessa. (Blomberg 1996,132.)

Hyvin alkuvaiheessa esitettiin ensi kerran taksi- ja kuorma-autoliittojen erottamista. Silloin kuitenkin ajatus torjuttiin. Vuoden 1955 liittokokous kuitenkin päätti muodostaa Suomen Kuorma-autoliitto ry:n ja Suomen taksiliitto ry:n. Ammattiautoliittoa ei purettu, vaan se jäi uusien liittojen yhdyssiteeksi. Kuorma-autoliiton nimen lyhenteeksi tuli KAL. Tästä alkoi liiton voimakas kehittäminen. Liiton kaikki resurssit voitiin käyttää oman toimintasektorin hyväksi. Kuorma-autoyrittäjien toimintaolosuhteita pyrittiin voimakkaasti parantamaan. Jo Ammattiautoliiton aikana oli syntynyt suoritealojen omia epävirallisia, silloisen Kuorma-autoliikenteen jaoston

alajaostoja. Nyt nämä saivat suuremman roolin oman suoritealansa erikoistoimintojen kehittämisessä. Yhdestä vanhan Ammattiautoliiton jäsenyhdistyksestä eli Tavaralinjojen liitosta, joka oli yhdistynyt Kuorma-autolinjaliikennöitsijät ry:n kanssa ja ottanut siinä yhteydessä nimekseen Tavaralinjat ry, tuli Suomen Kuorma-autoliiton ensimmäinen suoritealajärjestö. Sen jälkeen monet suoritealat perustivat omia järjestöjään. Niitä myös yhdisteltiin ja siten saatiin suurempia kokonaisuuksia. (Blomberg 1996, 133–137.)

Liiton virallinen tunnus oli KAL vuoteen 1996, vaikka jo 1992 vuodesta asti oli tämän rinnalla käytetty tunnusta SKAL. Vuodesta 2004 asti on käytetty nimeä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. (Blomberg 1996, 138.)

2.2 SKAL-organisaation asema

Suomen Kuljetus ja Logistiikka määrittelee itsensä kuljetus- ja logistiikka-alan yritysten edunvalvontajärjestöksi. Se kuvaa itseään myös toimialajärjestöksi. Jäsenkuntaan kuuluu runsaat 6300 kuljetus- ja logistiikka-alan yritystä. SKAL on Suomen Yrittäjien jäsenyhdistys. Se ei ole työmarkkinaosapuoli, eikä ota kantaa työmarkkinakiistoihin. Kuljetusyrittysten etuja työmarkkinaneuvotteluissa ajaa Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry. (SKAL ry 2012.)

2.3 Organisaation rakenne

Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL ry:n organisaatio muodostuu jäsenyrityksistä, paikallisyhdistyksistä, alueyhdistyksistä ja erikoisjärjestöistä. Lisäksi ovat logistiikka-, liitännäis-, yhteistyö-, ja veteraanijäsenet.

Organisaatiokaavio näkyy kuviossa 1.



Kuvio 1. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n organisaatio. (SKAL 2012)

2.4 SKAL-organisaation toiminta

SKAL ry valvoo kuljetusyrittäjien etuja sekä EU-tasolla että kotimaassa. Valtaosa lainsäädännöstä, joka koskee esimerkiksi kuljetuselinkeinoja ja liikennettä, syntyy EU-tasolla. Siksi järjestöllä on pysyvä edustaja Brysselissä. Toimenpiteet kohdistetaan keskeisiin aloite- ja päätöksentekoeleimiin, jotka ovat EU-komissio, ministerineuvosto ja EU-parlamentti. (SKAL ry 2012.)

Yhteistyötä muiden pohjoismaisten kuljetus- ja logistiikkajärjestöjen kanssa toteutetaan yhteisen keskusjärjestön, Nordisk Lastbil Union NLU kautta. Pohjoismaista yhteistyötä tehdään myös EU-tasolla. SKAL on myös kansainvälisen maantiekuljetusliiton IRU:n jäsen ja SKALin toimitusjohtaja osallistuu sen ylimpien päättävien elinten vuosittaisiin kokouksiin. (SKAL ry 2012.)

Kotimaan edunvalvonnan pääpaino on jatkuvassa yhteydenpidossa eduskuntaryhmiin ja puolueisiin. Eduskunnan eri valiokuntien ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa tehdään yhteistyötä. Lainsäädäntötyössä toimitaan asiantuntijana. Erilaisissa sopimusneuvotteluissa, esimerkiksi Venäjän liikenteestä neuvoteltaessa, mukana oleminen on yksi edunvalvonnan muoto. (Yleisesitys 2012.)

Kuljetusala on tarkoin säädeltyä yhteiskunnan taholta. Erilaisiin lupa- ja menettelyasioihin keskittyvä koulutus onkin yksi merkittävimmistä tehtävistä. Yrittäjäkoulutuksiin sisältyy myös yrityksen perustamiseen, hinnoitteluun, taloushallintoon ja lainsäädännön muutoksiin liittyvät kurssit. Kuljettajille järjestetään erilaisia ajolupakursseja. Verokonsultointi eri muodoissaan on yksi tärkeä neuvonnan muoto. Sukupolvenvaihdokset ovat yksi merkittävä kokonaisuus veroneuvonnassa. (Yleisesitys 2012.)

Tarjousten ja sopimusten tekeminen ja niistä neuvottelemineen ovat asioita, joissa jäsenyritys voi saada neuvontaa ja apua. Ajoneuvojen tekniset vaatimukset, ympäristön- ja tienhoitoon liittyvät asiat kuuluvat myös neuvonnan piiriin. Lakineuvonta esimerkiksi vahingonkorvaus- ja työsuhdeasioissa on merkittävä toiminnan muoto. (Yleisesitys 2012.)

Viestintää jäsenistölle hoidetaan erilaisten tiedotteiden ja jäsenkirjeiden kautta perinteisesti. Jäsenlehti on nimeltään Kuljetusyrittäjä. Se on järjestön omien sanojen mukaan vahvin ja luetuin kuljetus- ja logistiikka-alan erikoismedia Suomessa. Yleisten www-sivujen lisäksi ovat myös vain jäsenille avoinna olevat sivut. Lisäksi toimii intranet, ja myös sosiaalisessa mediassa ollaan tietenkin mukana. Viestintäpalvelut huolehtii tietysti myös SKALin järjestöilmeestä ja maineenhallinnasta. (Yleisesitys 2012.)

SKAL tarjoaa jäsenistölleen myös edullisia vakuutusratkaisuja yhteistyössä ammattiliikenteeseen erikoistuneen vakuutusyhtiön kanssa. Lisäksi on huomattava määrä valtakunnallisia ja paikallisia jäsenetuliikkeitä monilta eri aloilta. (SKAL ry 2012.)

3 METSÄALAN KULJETUSYRITTÄJÄT RY

Vuonna 1967, kun puutavara-alan kuljetusyrittäjät ryhtyivät vaatimaan omaa valtakunnallista erikoisjärjestöä, oli jo usea muu suoriteala saanut oman järjestönsä. Siksi Kuorma-autoliiton johto ei katsonut tässä vaiheessa tarpeelliseksi perustaa niitä lisää. Etuja valvottiin ensin sopimusliikenteen jaoston kautta. Omana jaostonaan puutavara-autoilijat pääsivät toimimaan vuoden 1972 alusta alkaen. Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry rekisteröitiin itsenäisenä yhdistyksenä ja erikoisjärjestönä vasta vuonna 1992. (Blomberg 1996, 136–138.)

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry on raakapuutavaraa kuljettavien yrittäjien ja yritysten valtakunnallinen edunvalvontajärjestö. Sen jäsenkunta muodostuu noin neljästä ja puolestasadasta kuljetusyrittäjästä ja kuljetusliikkeestä. Ne jakautuvat yhdeksän eri alueyhdistyksen alueelle.

- Etelä-Suomen alueyhdistys, 12 jäsentä
- Helsingin alueyhdistys, 0 jäsentä
- Kaakkois-Suomen alueyhdistys, 43 jäsentä
- Lapin alueyhdistys, 35 jäsentä
- Länsi-Suomen alueyhdistys, 36 jäsentä
- Sisä-Suomen alueyhdistys, 51 jäsentä
- Itä-Suomen alueyhdistys, 125 jäsentä
- Keski-Suomen alueyhdistys, 29 jäsentä
- Oulun alueyhdistys, 70 jäsentä
- Pohjanmaan alueyhdistys, 32 jäsentä

Metsäalan Kuljetusyrittäjät MKY on Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL Ry:n jäsenyhdistys. MKY on yksi kolmesta SKAL Ry:n erikoisjärjestöstä. Kaksi muuta ovat Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät EKY ja SKAL Suoritealat Ry SKAL-S. (MKY Ry 2012.)

4 JÄSENYYTYVÄISYYS

Tässä luvussa käsitellään jäsenyytyväisyyttä, joka on täysin verrattavissa asiakastytyväisyyteen, koska jäsenet ovat yhdistyksen asiakkaita. Yhtenä toiminnan laadun tärkeimpänä mittarina pidetään jäsenyytyväisyyttä.

Laaksonen (2007) kirjoittaa Äyvärin (1991) todenneen, että ”Omia tarpeitaan vastaavaa palvelua saava jäsen on valmis maksamaan palvelusta ja käyttämään saman yrityksen palveluja jatkuvasti.” Yhdistyksen ollessa kyseessä tarkoitetaan, että jäsenet ovat valmiita maksamaan vuosimaksun ja olemaan aktiivisesti mukana yhdistyksen toiminnassa. Asiakastytyväisyys perustuu siis asiakkaan odotusten ja kokemusten väliseen suhteeseen. Hyvä asiakastytyväisyys parantaa yrityksen mainetta.

Suosittelankin, että tutkimuksia uusitaan määräajoin esimerkiksi vuosittain, jolloin tutkimustiedon avulla voidaan selvittää asiakastytyväisyydessä tapahtuvaa pitkän aikavälin kehitystä ja varmistua näin oman toiminnan oikeasta kehityssuunnasta.

Asiakastytyväisyystutkimukset nostavat esiin useita asioita. Ensinnäkin saadaan arvokasta tietoa kuinka hyvin asiakkaiden tarpeet tulevat tyydytetyä. Tämän kääntöpuolena saadaan myös tietoa syistä, jotka mahdollisesti heikentävät asiakastytyväisyyttä.

Oman toiminnan kehittämisen kannalta tutkimukset antavat tärkeää tietoa yrityksen palveluista. Yhdistyksestä puhuttaessa tällä tarkoitetaan, että jos jäsen pettyy yhdistykseen, seuraukset voivat olla erittäin vakavia. Jäsen saattaa kertoa asiasta tutuille yrittäjilleen ja luopua jäsenyydestä.

Tutkimuksilla voidaan vaikuttaa toiminnan laatuun ja sen kehittämiseen monin eri tavoin. Tavoitteena on saada impulssit koetusta tyytyväisyydestä, jotta niihin voidaan reagoida.

Asiakastytyväisyystutkimus auttaa kehittämään organisaation toimintaa, tuotteita ja palveluita mahdollisimman asiakaslähtöisiksi. Tutkimuksesta saadaan tietoa muun muassa siitä, miksi jäsen osallistuu tai ei osallistu. Tutkimuksesta saadaan myös tietoa mihin palveluihin jäsenet ovat tyytyväisiä ja mihin ei. Laaksonen (2007) opinnäytetyössään mainitaan iTest:n (2007) mukaan, että asiakastytyväisyystutkimuksen avulla yhdistyksen toimintaan liittyviä ongelmia saadaan paikallistettua ja korjattua tarkemmin.

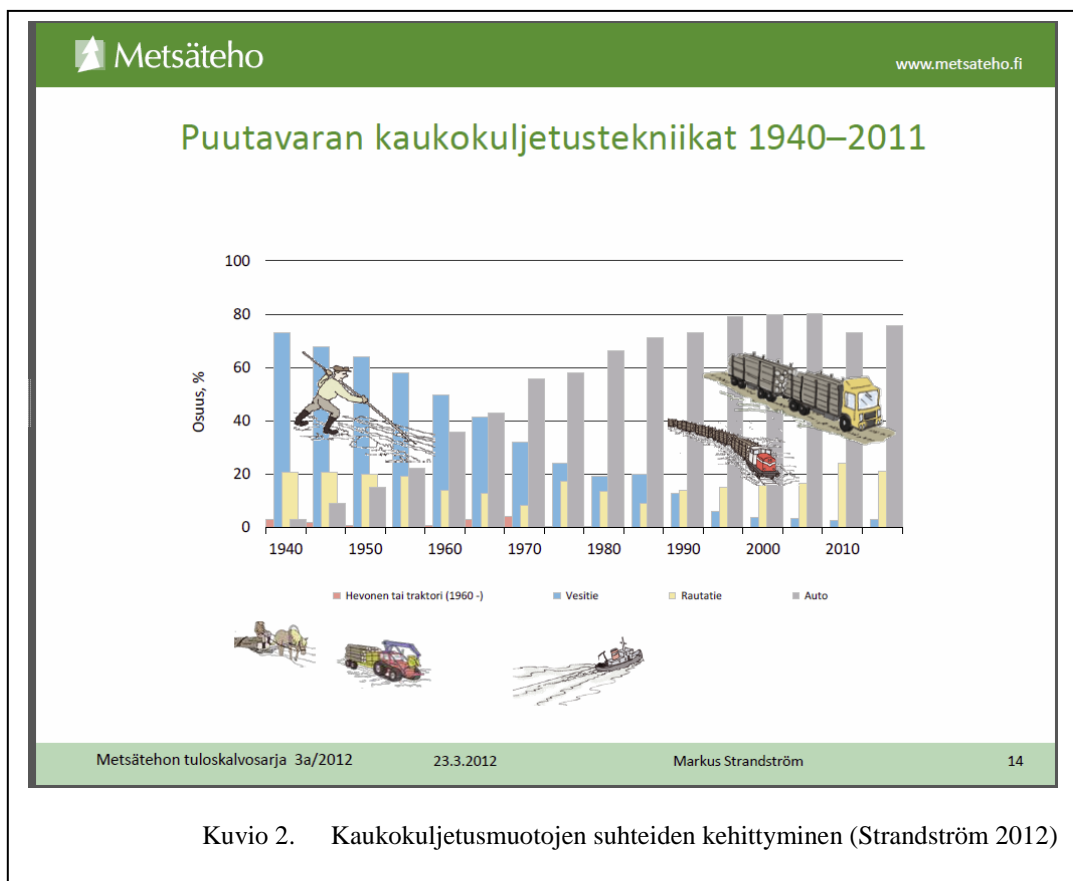
Asiakastytyväisyyden mittaamisessa on ongelmia, koska ihmiset saattavat hyvinkin olla läpeensä kyllästyneitä vastaamaan erilaisiin kyselyihin. Toinen ongelma on se, että asiakastytyväisyysmittauksissa mitataan itsensäselvyyksiä, eli mitataan asioita, jotka jo ovat tiedossa. (Laaksonen 2007.)

5 KULJETUSYRITTÄJÄNÄ METSÄALALLA

Metsäalan kuljetusyrittäjät suorittavat raakapuun kaukokuljetuksia. Autokuljetus on nykyään selvästi tärkein raakapuutavaran kuljetusmuoto. Metsätehon katsauksesta, *Puunkorjuu ja kaukokuljetus 2011* ilmenee, että autolla viedään suoraan tehtaalles lähes 76 % koko puumäärästä eli yli 33 miljoonaa kuutiometriä puuta. Tässä yhteydessä myös sahat ynnä muut vastaavat jalostuslaitokset käsitetään tehtaana.

Käytännössä kaikki, tarkasti ottaen 99,9 % raakapuusta kulkee ainakin osan matkastaan auton kyydissä. Tämä määrä on yli 43,5 miljoonaa kuutiometriä. Autokuljetusten osuus oli noussut verrattuna edellisen vuoden vastaavaan katsaukseen 2,8 %. Vesikuljetuksen osuus oli myös aavistuksen noussut, mutta rautateiden osuus oli vastaavasti vähentynyt. (Strandström 2012.)

Eri kuljetusmuotojen kuljettamien puumäärien kehitys 1940 luvulta nyky-päivään näkyy kuviossa 2 ja taulukossa 1



Kuvio 2. Kaukokuljetusmuotojen suhteiden kehittyminen (Strandström 2012)

Taulukko 1. Kaukokuljetusmäärät 2011 (Strandström 2012)

		Kotimainen puu				
		1 000 m ³	%	km	snt/m ³ km	€/m ³
Kaukokuljetus yhteensä		43 704		162	5,2	8,37
Autokuljetus yhteensä		43 681	99,9	95	7,2	6,82
Autokuljetus tehtaalle		33 016	75,8	111	6,7	7,46
Rautatiekuljetusketju		9 213	21,2	321	3,5	11,30
Autokuljetus asemalle		9 493	21,8	45	10,7	4,84
Rautatiekuljetus		9 213	21,2	276	2,3	6,42
Vesitiekuljetusketju		1 299	3,0	310	3,7	11,33
Uittokuljetusketju		715	1,6	362	3,3	11,89
Autokuljetus uittoon		715	1,6	62	8,0	4,94
Uitto		715	1,6	300	2,2	6,67
Aluskuljetusketju		584	1,3	246	4,3	10,68
Autokuljetus alukseen		440	1,0	46	10,5	4,82
Aluskuljetus		584	1,3	201	3,5	7,05

Metsätehon tuloskalvosarja 3a/2012 23.3.2012 Markus Strandström 31

Nykyään tuntuu itsestään selvältä, että kuorma-autot ovat pääsääntöinen puun kuljetusmuoto. Kuitenkin hyvin pienestä on lähdetty liikkeelle. Raakapuun kuljetus autoilla alkoi 1920-luvun alussa. Polttopuun kuljetusten ohella kuorma-auto saavutti jo varhaisessa vaiheessa merkittävän aseman vanerikoivun kuljetuksissa. Vanerikoivu kun ei soveltunut irtouittoon, joka oli silloin vallitseva puun kuljetusmuoto. (Blomberg 1998.)

Autot olivat pieniä, koska tiet olivat niin heikkoja, että ne eivät olisi kestäneet suurempien autojen aiheuttamaa kulutusta. Kuormia oli kuitenkin pyrittävä suurentamaan kuljetuskustannusten pienentämiseksi. Ratkaisuna tähän alettiin autoissa käyttää perävaunuja jo vuonna 1925. Kuorman paino saatiin siis jaettua kahden akselin sijaan kolmelle pyöräparille. Vuosikymmenen lopulla kokeiltiin talviaikaan kytkeä vielä reki puoliperävauvuyhdistelmän jatkoksi. Tämä vaati kyllä hyvin jäätyneet tiepohjat. (Blomberg 1998.)

Yksi tärkeä syy, jolla perusteltiin auton käyttöä raakapuun kuljetuksissa, oli puun saanti metsästä myös lumettomana aikana. Toki se onnistui vain kaikkein otollisimmista paikoista. Puutavaran kuljetuskausi kuitenkin pieneni auton ansiosta jopa 1–2 kuukaudella. Autojen yleistymisen ei merkinyt pelkästään kuljetusmarkkinoiden uusjakoa, vaan myös niiden laajenemista. Puuta voitiin tuoda kauempaa joten se laajensi myös uiton ja rauta-ten kuljetusmahdollisuuksia. (Blomberg 1998.)

Kuvassa 1 oleva auto edustaa alkuaikojen kalustoa. Ero nykyiseen kokoluokkaan on merkittävä.



Kuva 1. Ford AA vm/-29 omistaja Matti Helen (ohjaamossa). Kuva kirjasta Suomen Kuorma-autoliikenteen historia I

Metsäalan kuljetusyrietykset ovat pääsääntöisesti perheyrietyksiä ja siten tyypillistä pienyrietytoimintaa. Tyypillistä on myös yrietytoiminnan jatkaminen, nyt jo toisessa tai kolmannessakin polvessa.

Muussa tavaraliikenteessä melko yleisiä suuria kuljetusliikkeitä ei puutavara-auto puolella juurikaan ole. Paljon on edelleen yhdellä ajoneuvoyhdistelmällä toimivia yrittäjiä.

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n jäsenmäärä on noin 450 jäsentä ja heillä on käytössään arviolta 750 ajoneuvoyhdistelmää. Tämä tekisi suoraan laskevien noin 1,7 yhdistelmää yrittäjää kohden. Näin suoraviivaista tulkintaa ei tietenkään voi tehdä.

Yhdistyksen toiminnanjohtaja Palojärven arvio koko maan yhdistelmien määräksi oli Maaseudun Tulevaisuus- lehden 5.10.2012 ilmestyneessä artikkelissa noin 1500 kpl.

Verrattaessa tätä lukua autolla kuljetettavan puun vuotuisen määrään, voidaan todeta kuljetussuoritteiden autoa kohden olevan merkittävä. Nykyisin puun kaukokuljetus onkin ympärivuotista toimintaa. Enää ei kalustoa muuteta kesäksi esimerkiksi soran ajoon, kuten joskus menneinä vuosikymmeninä yleisesti tehtiin.

Suuri yhdistelmäkohtainen kuljetussuorite ja teollisuuden puuhuollon turvaamisvaatimus edellyttävät kaluston uusimista 3–7 vuoden välein.

Tyypillinen puutavara-auto on nykyisin 3- akselinen auto ja 4- akselinen perävaunu. Kokonaismassat ovat autolle 26 tonnia ja perävaunulle 38 tonnia. Kuitenkin yhdistelmän suurin sallittu kokonaismassa on 60 tonnia.

Kuvassa 2 on tyypillinen nykyaikainen puutavara-auto.

Tällaisen yhdistelmän hinta on noin 400 000 € suuruusluokassa. Polttoaineen kulutus on merkittävästi suurempi kuin kuljetusalalla keskimäärin. Tämä johtuu kahdestakin tekijästä. Puutavara-autoilla joudutaan ajamaan paljon alemman tieverkon teillä, kuten metsäautotiet. Tällaisilla teillä kulutus on luonnollisesti suurempi kuin päällysteteillä. Puutavara-auto kuluttaa kuitenkin paremmillakin tieosuuksilla enemmän kuin muu kuljetuskalusto, koska auton rakenne on oltava huonoissa oloissa tapahtuvaa ajoa varten tehtyä. Kaksi vetävää akselia esimerkiksi on välttämätön ja se lisää heti painoa ja vastusta, joka puolestaan lisää polttoaineen kulutusta.

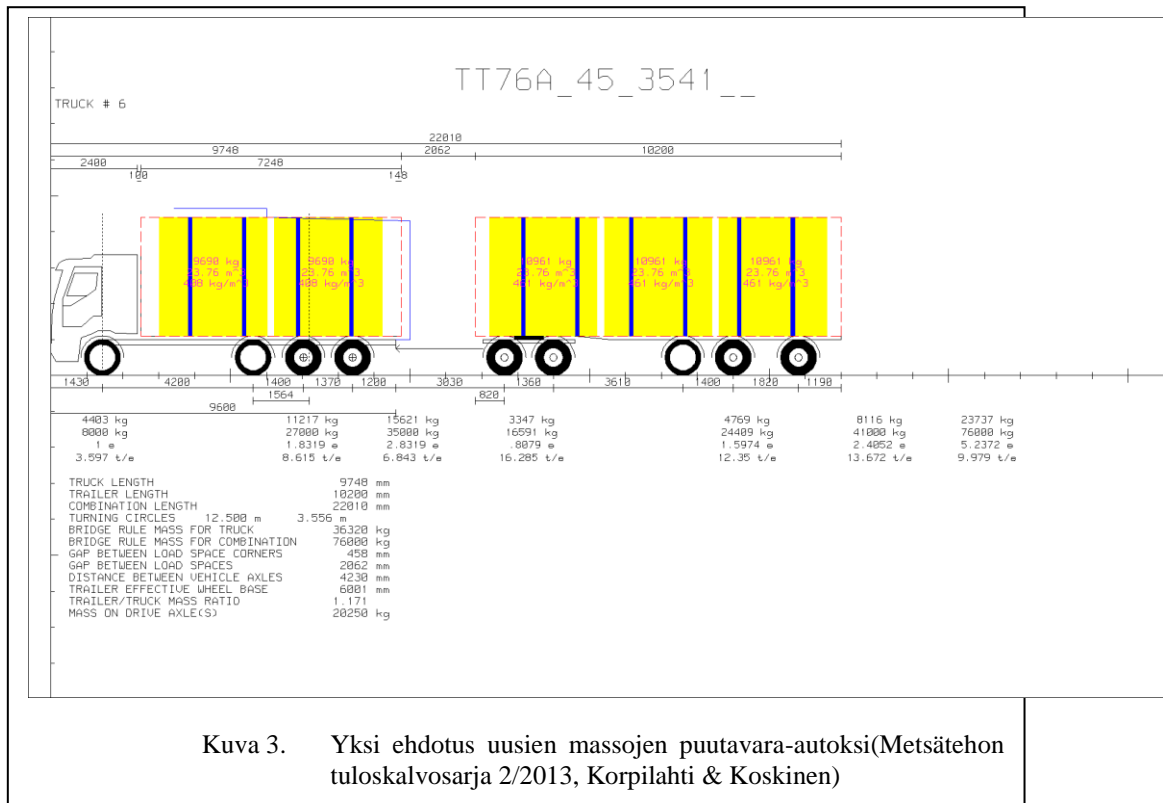
Samoin rengaskulut ovat metsäalan kuljetuksissa merkittävästi suuremmat pelkästään päätieverkolla tapahtuviin kuljetuksiin verrattuna. Myös kaluston korjauskustannukset ovat korkeat johtuen rasituksesta, joka vaikeissa olosuhteissa koneisiin kohdistuu.

Pienyrittäjänä toimiminen, alalla jossa asiakaskunta on voimakkaasti keskittynyt, on hyvin haasteellista. Kolme suurinta asiakasta hallitsee yli 80 % markkinoista.



Tulevaisuudessa on tavoitteena siirtyminen 4- akseliseen autoon ja 5- akseliseen perävaunuun. Tällöin yhdistelmän suurin kokonaisuudessa nousisi 76 tonniin.

Seuraava lainaus, Liikenne- ja Viestintäministeriön tiedotteesta, *Raskaan liikenteen mittojen ja massojen muutosehdotukset komission arvioitaviksi 18.12.2012.*”VLM esittää, että jatkossa Suomen tieverkolla suurin sallittu ajoneuvoyhdistelmän kokonaisuudessa saisi olla 60 tonnin sijasta 76 tonnia. Samalla esitetään myös väliaikaisia korotuksia. (Raskaan liikenteen mittojen ja...2012.)



Kuva 3. Yksi ehdotus uusien massojen puutavara-autoksi(Metsätehon tulosalvosarja 2/2013, Korpilahti & Koskinen)

Kuvassa 22 metrin pituinen 76 tonnin yhdistelmä, joka on toteutettu siten, että auton trippelin etummainen akseli on ohjaava. Perävaunu on muutettu neliakselisesta lisäämällä ylimääräinen akseli takatelin eteen. Monia mui- takin mahdollisuuksia toteuttaa muutos toki on.

6 TUTKIMUS

6.1 Yleistä

Tutkimukset jaetaan perinteisesti kvantitatiivisiin eli määrällisiin ja kvalitatiivisiin eli laadullisiin tutkimuksiin (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007).

Kvantitatiiviselle tutkimukselle on tyypillistä mittauksin ja muiden numeroilla esitettyjen aineistojen käyttö tutkimuksessa. Kvantitatiivisen tutkimuksen alkujuuret ovat luonnontieteissä ja monet tutkimukselliset menetelmät ovatkin samantapaisia näillä tieteenaloilla. (Hirsjärvi ym 2007, 135.)

Kvalitatiivinen tutkimus on luonteeltaan kokonaisvaltaista tiedon hankintaa jostain ilmiöstä ihmisen ollessa keskeisenä tutkimuksen kohteena. Tutkija tekee havaintoja ja hankkii tietoja haastattelemalla ja osallistumalla myös itse tapahtumiin. (Kettunen, luento 2012.)

Lähtökohtana kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa on todellisen elämän kuvaaminen. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään tutkimaan kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti, toteavat Hirsjärvi ym. (2007, 157.)

Tavallisimmaksi eroksi kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimusotteen välillä on nähty se, että kvantitatiivinen suuntaus perustuu nimensä mukaisesti numeroiden käyttöön. Glesne ja Peshkin (1992) lisäävät Hirsjärven ym.(2007) mukaan, että kvantitatiivisen suuntauksen mukaan voidaan identifioida muuttujia ja mitata näitä ja näiden suhteita. Kvalitatiivinen suuntaus taas olettaa, että muuttujat ovat monimutkaisia, toisiinsa kietoutuneita ja vaikeasti mitattavissa.

Kvalitatiivista tutkimusta on kritisoitu precision eli tarkkuuden puutteesta. Kuitenkin esimerkiksi Hammersley (1992) sanoo Hirsjärven ym.(2007) teoksessa Tutki ja kirjoita, että tarkkuutta voi olla myös ilman numeroita. Tärkeintä on accuracy eli totuudellisuus (Hirsjärvi & Hurme 2001).

Aikaisemmin on ollut vallalla käsitys, että kvantitatiivista ja kvalitatiivista tutkimusta on mahdoton sovittaa yhteen. Brannenin toimittamassa kirjassa *Mixing methods: Qualitative and quantitative research* vuodelta 1992 otetaan voimakkaasti kantaa menetelmien yhdistämisen puolesta. (Hirsjärvi & Hurme 2001, 26.)

Kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimuksen yhdistämistä on kutsuttu monistrategiseksi tutkimukseksi. Layder (1993) käyttää siitä esimerkiksi nimitystä triangulaatio (Hirsjärvi & Hurme 2001, 28.)

Bloorin (1997) mukaan triangulaatiossa yhdellä menetelmällä saatuja tietoja vertaillaan muista lähteistä saatuihin tietoihin (Hirsjärvi & Hurme 2001, 189).

Janesick (2000) puolestaan ehdottaa triangulaation korvattavaksi termillä *crystallization*, kiteyttäminen (Hirsjärvi ym.2007,228).

Tutkija voi myös käyttää joko kvantitatiivisella tai kvalitatiivisella menetelmällä saatua tietoa lähinnä kuvailemaan toisella menetelmällä saatuja tietoja, jotka ovat pääosassa. Tämä menettely muistuttaa sitä, mitä Creswell (1994) nimittää dominoivuuteen perustuvaksi kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimusotteen yhdistelyksi. (Hirsjärvi & Hurme 2001, 32.)

6.2 Toteutus

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n hallituksen alkuperäinen aikomus oli toteuttaa vain kyselylomakkeella tapahtuva kysely. Tätä tarkoitusta varten oli laadittu viisiportaaiseen Likert menetelmään pohjautuva lomake (Hirsjärvi ym. 2007, 195). Se oli tarkoitus lähettää kaikille jäsenille jäsenkirjeen liitteenä.

Tässä vaiheessa tuli ilmi tarve tehdä opinnäytetyö metsätalousinsinöörin opintoihin liittyen. Päätettiin laajentaa tutkimusta käsittämään myös puhe-
limessa suoritettava haastattelu.

Haastateltavat yrittäjät edustavat koko jäsenkuntaa maantieteellisin perustein. Jokaisesta alueyhdistyksestä arvottiin yksi yrittäjä aina alkavaa kolmekymmentä jäsenyritystä kohden. Siten haastateltavia yrityksiä tuli kaksikymmentä. Haastateltavien määrä vaihteli yhdestä viiteen aina yhdistystä kohden. Haastatteluilla oli tavoitteena saada syvennettyä ja tarkennettua kyselylomakkeilla saatavaa tietoa.

Jäsenkirje, jonka liitteenä kyselylomake oli, on päivätty 20.4.2012. Vastausaika oli 15.6.2012 asti. Hieman poikkeuksellinen aikataulu johtui palautusten kytkeytymisestä valtakunnalliseen puunkuormauskilpailuun. Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry on yksi jokavuotisen kilpailun järjestäjistä. Karsintakilpailukiertue kiersi eripuolilla valtakuntaa ja kilpailutilaisuuteen palautettua kyselylomaketta vastaan sai T- paidan. Tällä pyrittiin aktivoimaan jäsenistöä sekä osallistumaan puunkuormauskilpailuun että vastaamaan kyselyyn.

Ote jäsenkirjeestä liitteessä 1

Kyselylomakkeessa käytettiin siis viisiportaista Likert-asteikkoa. Vastausvaihtoehdot olivat:

- täysin samaa mieltä
- jokseenkin samaa mieltä
- vaikea sanoa
- jokseenkin eri mieltä
- täysin eri mieltä.

Alussa kysyttiin neljän kysymyksen verran vastaajan taustatietoja. Sen jälkeen seurasi varsinaisia kysymyksiä 21 kappaletta. Ne oli jaettu alaotsikoittain seuraavasti. Edunvalvonta 1–9, Jäsenpalvelut ja kenttätöiminta 10–14, Tiedotus 15–19, MKY:n toiminta 20–21.

Vastaajien piti myös valita kymmenestä nimetystä ongelma viisi tärkeimmäksi kokemaansa. Ne piti asettaa tärkeysjärjestykseen. Yksi kymmenestä oli vapaa kohta, johon vastaaja voi lisätä ongelman itse. Kyselylomakkeen alussa kysyttiin vastaajien taustatietoja monivalintakysymyksillä ja lopussa oli varattu tilaa vapaalle kommentoinnille. Tämä osuus tutkimuksessa on melko tyypillinen kvantitatiiviselle tutkimukselle.

Kyselylomakkeen malli on liitteessä 2.

Puhelinhaastattelut suoritettiin viikkojen 24–25 aikana vuonna 2012. Haastateltavat arvottiin jokaiselta alueyhdistyksen alueelta siten, että vastaaja edusti aina alkavaa kolmeakymmentä yritystä. Siten alueyhdistyksille kohdentui haastateltavia yhdestä viiteen kappaletta. Poikkeuksen muodostaa Helsingin yhdistys, jossa ei ollut yhtään Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n jäsentä. Haastateltujen yritysten määräksi muodostui siten 20 kpl.

Kysymykset oli laadittu siten, että vastaukset antaisivat lisää tietoa kyselylomakkeilla saatuihin vastauksiin. Kaikille haastatelluille esitettiin samat kysymykset. Osassa kysymyksiä oli olemassa valmiit vastausvaihtoehdot. Kuitenkin niiden rooli oli toimia lähinnä avustavina elementteinä. Pääpaino oli kysymyksissä, joihin haastateltava sai vastata vapaasti. Kysymyksiin, jotka haastateltava koki merkittäväksi, käytettiin enemmän aikaa. Haastattelutilanne pyrittiin yleisesti pitämään lähinnä keskustelutilanteena ja välttämään kiireellistä kysymystulvaa.

Haastattelututkimus suoritettiin puhelinhaastatteluna. Sitä voidaan pitää puolistrukturoituna haastatteluna koska kysymykset olivat kaikille haastatelluille samat, mutta vastauksia ei ollut sidottu vastausvaihtoehtoihin. Kysymykset muodostivat neljä kokonaisuutta, jotka olivat samoja kuin loma-kekyselyssäkin. Ne olivat edunvalvonta, jäsenpalvelut, tiedotus ja MKY:n toiminta.

Haastattelussa apuna käytetyn lomakkeen malli on liitteessä 3.

Kyselylomakkeella saadut tiedot olivat pääosassa ja haastattelulla saaduilla tiedoilla pyrittiin täydentämään ja tarkentamaan tätä tietoa. Luvussa 6.1 Yleistä, mainitaan dominoivuuteen perustuva kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimuksen yhdistely. (Creswell 1994) Hirsjärvi ym. (2007) mukaan. Tässä tutkimuksessa käytettyä tapaa voidaan pitää tämänkaltaisena yhdistelynä.

6.3 Aineiston taustatietoja

Kyselylomakkeen alussa oli neljä kysymystä, joilla kartoitettiin vastaajien taustatietoja. Yli kaksikymmentä vuotta yrittäjänä olleiden suuri osuus on huomion arvoisen. Varsinkin, kun sama suuntaus esiintyi jopa voimakkaampana kahden muun erikoisjärjestön tutkimuksissa. Näistä tutkimuksista enemmän seuraavassa luvussa 6.4 Tulokset.

Liikevaihtoa käsittelevän kysymyksen kohdalla huomio kiinnittyy siihen, että yrityksiä joiden liikevaihto on välillä 200–300 tuhatta euroa, on MKY:n kohdalla merkittävästi enemmän kuin kahden muun erikoisjärjestön. Metsäalan kuljetustoiminnan pienyritysvaltaisuudesta mainittiin jo aikaisemmin luvussa 5, Kuljetusyrittäjänä metsäalalla.

Pääasiallisista asiakkaista kolme suurinta erottuvat selkeästi. Pyöreän puun eli raakapuun kuljettaminen oli pääasiallinen suoriteala lähes kaikilla. Vain kaksi vastaajaa ilmoitti pääasialliseksi suoritealaksi muun kuin pyöreän puun.

Taulukko 2. Taustatietoja

yrittäjänä vuotta

alle 5	5-10	10–15	15–20	yli 20
5,2	10,4	11,7	13,0	59,7

liikevaihto, tuhatta €

alle 200	200–300	300–500	yli 500
7,8	23,4	24,7	44,2

pääasiallinen asiakas

Metsägroup	StoraEnso	UPM	Metsähall.	yks.saha	toin.yr	joku.m
22,1	29,9	19,5	6,5	10,4	0	11,7

pääasiallinen suoriteala

pyöreä puu	mets.energ.	hake, turv	joku muu
97,4	0	1,3	1,3

6.4 Tulokset

Taulukot on tehty vastaamaan kyselylomaketta siten, että rivillä on aina esitetty kysymys ja sarakkeissa vastausvaihtoehdot. Vastausvaihtoehdot ovat vasemmalta oikealle.

- täysin samaa mieltä (tsm)
- jokseenkin samaa mieltä (jsm)
- vaikea sanoa (vs)
- jokseenkin eri mieltä (jem)
- täysin eri mieltä (tem).

Luvut taulukossa ovat prosenttilukuja. Luvut on pyöristetty yhden desimaalin tarkkuuteen selkeyden vuoksi. Lukujen summa voi siis ylittää 100 %. Värillisellä pohjalla on merkitty aina eniten kannatusta saanut vaihtoehto.

Saatuja tuloksia vertaillaan soveltuvin osin Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n vuonna 2008 Innolink Research Oy:llä teettämän *Palvelun laatu- ja jäsenyytyväisyystutkimuksen* tuloksiin. Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n jäseniä oli tähän kyselyyn vastanneista 9 %.

Kaksi muuta Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n erikoisjärjestöä, eli Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry EKY ja SKAL Suoritealat ry SKAL-S teettivät käytännössä samanaikaisesti Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n MKY kyselytutkimuksen kanssa omat kyselytutkimuksensa. Nämä kolme kysymyslomaketta olivat lähes identtiset keskenään. Näiden tutkimusten tuloksiin siis verrataan myös tässä työssä saatuja tuloksia. Nämä tutkimukset teki tämän opinnäytetyön tekijä Työeläkeyhtiö Varman kustantaman työkokeilun aikana.

6.4.1 Edunvalvonta

Jäsenet ovat lähtökohtaisesti tyytyväisiä yhdistyksen suorittamaan edunvalvontaan. Kuitenkin täysin samaa mieltä vastanneita oli tähän kysymykseen vain noin viisi prosenttia. Valtaosa oli jokseenkin tyytyväisiä. Aivan varauksetonta tyytyväisyys ei siis ollut.

Vuonna 2008 tehty tutkimus perustuu kuiluanalyysiin, joten aivan suorien vertailujen tekeminen siihen on vaikeaa. Kuitenkin siinä Suoritealaan kohdistuva edunvalvonta, arvioidaan Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n kohdalla kohtaan *Kriittiset tekijät*. Tämä tarkoittaa, että palvelun tarjoaja on onnistunut melko huonosti. Tutkimusten tulokset ovat siten samansuuntaiset.

Haastattelujen perusteella tiedotus on se asia, johon jäsenistö on kaikkein tyytyväisin. Jäsenistö myös kokee saavansa neuvontaa, silloin kun sitä tarvitsee ja sitä pyytää.

Tyytymättömyyttä yhdistyksen toimintaan oltiin metsäyhtiöiden suuntaan tapahtuvassa jäsenistön edunvalvonnassa. MKY koetaan voimattomaksi näitä suuria toimijoita vastaan. Haastatellut olivat sitä mieltä, että puheita on kyllä, mutta mitään ei tapahdu. Voimattomuuden yhtenä syynä nähtiin se, että jäsenkunta ei ole yhtenäinen. Toisaalta myös yhdistyksen halua ryhtyä kovempiin toimiin epäiltiin.

Toisena monessa haastattelussa esiin tulleena asiana oli tiestön kunto. Varsinkin huoli autoilijoilta kerättyjen varojen käytöstä muuhun kuin tiestön parantamiseen oli ilmeinen. Tämän asian suhteen yhdistykseltä odotettiin suurempaa panostusta. Lisäksi huomiota kiinnitettiin yhdistyksen panostusta alan yleisen hyväksyttävyyden parantamiseen ja päättäjien tapamisiin. Puheenjohtaja on liian vähän esillä ja yleisesti pitäisi kulkea enemmän kentällä. Pienten yrittäjien koettiin jäävän vähemmälle huomiolle suurten kustannuksella.

Edunvalvontaa käsittelevistä kysymyksistä erottui kysymys tienpidon määrärahoista. Niiden lisäämisestä oli täysin samaa mieltä peräti 89,6 prosenttia vastaajista. Näin suurta yksimielisyyttä ei saavutettu missään muussa kysymyksessä. MKY:n on panostettava enemmän kotimaan edunvalvontaan lähes kaikkien vastaajien mielestä. Haastattelujen perusteella virkamiesten ja kansanedustajien tapaaminen koetaan tärkeäksi edunvalvonnan muodoiksi. Tärkeimmäksi asiakokonaisuudeksi taas muodostui rahdin hinta ja polttoaineveron korotus ja kustannusten yleinen nousu. Tiestön parantaminen oli lähes yhtä monen haastateltavan vastauksissa kuin kustannusten nousu. EU-edunvalvonnan tärkeimmiksi kohteiksi koettiin esimerkiksi työaikoihin ja kokonaispainoihin vaikuttavat direktiivit. Valtaosan mielestä MKY on riittävästi esillä mediassa ajamassa jäsenistön etua. Kuitenkin kannastaan epävarmojen ja erimieltä olevien yhteinen osuus on hyvin merkittävä. Haastatteluissa tyytymättömyys medianäkyvyyteen tuli selvästi ilmi.

Taulukko 3. Edunvalvonta

Edunvalvonta	tsm	jsm	vs	jem	tem
Kuljettajakoulutusta on lisättävä ammattioppilaitoksissa	45,5	37,7	14,3	2,6	0
Tienpidon ja rakentamisen määrärahoja on lisättävä	89,6	9,1	1,3	0	0
Rautatielastausasemat ovat kunnoltaan hyviä	3,9	11,7	27,3	37,7	19,5
Levähdysalueita ja muita parkkipaikkoja(nosturi) on riittävästi	2,6	10,4	1,3	44,2	41,6
Tienkäyttäjän linja palvelee ongelmatilanteissa hyvin.	1,3	36,4	39,0	18,2	5,2
MKY on riittävästi mediassa ajamassa jäsenten etuja.	1,3	45,5	32,5	16,9	3,9
MKY on panostettava enemmän kotimaan edunvalvontaan.	32,5	62,3	3,9	1,3	0
MKY on panostettava enemmän EU edunvalvontaan.	19,5	54,5	19,5	6,5	0
MKY on tiivistettävä SKAL:n erikoisjärjestöjen välistä yhteistyötä edunvalvonnassa.	23,4	63,6	11,7	1,3	0

6.4.2 Jäsenpalvelut

Jäsenpalvelut ja kenttätoiminta kysymysosiossa parhaiten erottui tyytyväisyys jäsenpalveluiden saatavuuteen. Myös vuoden 2008 tutkimuksessa arvioitiin MKY:n kohdalla, kustannuslaskennassa avun saaminen ja jäsenpalveluiden saatavuus yleisesti, selvästi onnistuneisiin tekijöihin. Myös haastattelujen tulos tukee kyselytutkimuksesta saatua tulosta. Yhteistyötalaisuuksia asiakkaiden kanssa toivotaan lisää.

Taulukko 4. Jäsenpalvelut

Jäsenpalvelut ja kenttätoiminta	tsm	jsm	vs	jem	tem
Jäsenten koulutusta tulisi lisätä.	14,3	59,7	23,4	2,6	0
Kuljettajien CAP-koulutusta tulisi lisätä.	9,1	53,2	28,6	7,8	1,3
Saan helposti jäsenpalveluja, kuten kustannuslaskenta apua.	29,9	55,8	11,7	2,6	0
Maakunnissa järjestettäviä tilaisuuksia on liian vähän.	14,3	48,1	32,5	5,2	0
Yhteistyötilaisuuksia asiakkaan kanssa on liian vähän.	14,3	59,7	19,5	6,5	0

6.4.3 Tiedotus

Tiedotusta käsittelevät kysymykset oli laadittu hieman huonosti. Toinen kysymys oli turha ja aiheutti vain sekaannusta. Tulkinta on sellainen, että jäsenkirjeitä tulee melko sopiva määrä.

Haastattelussa tuli lisäksi ilmi, että kustannusindeksi on ylivoimaisesti tärkein asia mitä jäsenkirjeistä haetaan. Polttoaineen hinta ja metsäyhtiöiden asioita käsittelevät kirjoitukset olivat myös tärkeitä. Kokonaisuutena jäsenkirjeet luettiin tarkasti ja niitä pidettiin hyvinä. Kysymykseen aiheista joita pitäisi käsitellä jäsenkirjeissä niissä nyt jo olevien lisäksi, ei kukaan haastateltava osannut sanoa mitään konkreettista.

Sähköisen tiedottamisen lisäämiseen suhtauduttiin kokonaisuutena myönteisesti. Jokseenkin erimieltä oli vain noin viisi prosenttia kyselyyn vastanneista.

Taulukko 5. Tiedotus

Tiedotus	tsm	jsm	vs	jem	tem
Jäsenkirjeitä tulee liikaa.	0	6,5	26,0	53,2	14,3
Jäsenkirjeitä tulee liian vähän.	3,9	39,0	36,4	19,5	1,3
Sähköistä tiedottamista tulee lisätä.	23,4	51,9	19,5	5,2	0
Saan alaan liittyvää tietoutta riittävästi ja oikea aikaisesti.	10,4	67,5	14,3	6,5	1,3
Tekstiviesteillä voisi parantaa tiedottamista.	9,1	45,5	28,6	16,9	0

6.4.4 MKY:n toiminta

Jäsenet ovat pääosin tyytyväisiä yhdistyksensä toimintaan. Yli 80 % koki olevansa täysin tai jokseenkin tyytyväinen. Kuitenkin Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät olivat selvästi tyytyväisempiä omaan yhdistykseensä, heillä vastaava luku oli 95 %. Suoritealojen järjestönkin jäsenten tyytyväisyys oli lähes 90 %.

Jäsenmaksun vastaavuutta saatuihin tietoihin ja palveluihin kysyttiin tämän osion toisessa kysymyksessä. Niukasti yli puolet vastaajista oli täysin tai jokseenkin tyytyväisiä. Jokseenkin tyytymättömiä oli lähes 16 %. Sitä voidaan pitää melko suurena määränä. Metsäalan Kuljetusyrittäjät olivatkin selvästi tyytymättömiä jäsenmaksunsa ja palveluiden suhteeseen, verrattuna kahteen muuhun erikoisjärjestöön.

Taulukko 6. MKY:n toiminta

MKY:n toiminta	tsm	jsm	vs	jem	tem
Olen tyytyväinen MKY:n toimintaan.	5,2	76,6	16,9	1,3	0
Saan jäsenmaksuani vastaavasti tietoa ja palveluita.	7,8	46,8	29,9	15,6	0

6.4.5 Viisi merkittävintä ongelmaa

Kyselylomakkeessa oli tehtävänä merkitä listasta viisi merkittävintä ongelmaa, jotka pitäisi pyrkiä korjaamaan. Tarkoitus oli antaa tärkeimmälle ongelmalle arvo yksi ja niin edelleen. Osa vastaajista oli ymmärtänyt tehtävänannon väärin. Osa oli merkinnyt pelkkiä rasteja ja osa oli käyttänyt samaa numeroa useaan kertaan. Tämä tietysti pudottaa tuloksen tieteellistä arvoa. Tulkinta on ollut sellainen, että rastilla merkityille on annettu kaikille arvo yksi.

Selvästi pienimmän yhteissumman sai ja siten tärkeimmäksi arvioitiin kohta toimialan kannattavuus. Sen ero seuraaviin on niin merkittävä, että se ei voi selittyä millään vääristymillä. Kolme seuraavaa sijaa saivat hyvin tasaiset pisteet keskenään. Viides jäi neljästä ensimmäisestä jo selvästi ja vastaavasti sen ero seuraaviin on melko pieni. Voidaan siis todeta, että neljä ensimmäistä ovat varmasti oikeat. Sijoille 2–4 sijoittuneiden keskinäinen järjestys voisi ehkä olla eri, jos kaikki vastaajat olisivat ymmärtäneet tehtävän oikein. Haastattelujen tulos on myös hyvin samansuuntainen tältä osin kyselyn tuloksen kanssa.

Kannattavuus ja neuvotteluasema metsäyhtiöitä vastaan koettiin tärkeimmäksi edunvalvonnan tehtäväksi. Näiden samojen asioiden hoidossa jäse-

net olivat myös tyytymättömmimpiä Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n toimintaan.

Merkittävimmät erot verrattaessa tuloksia kolmen erikoisjärjestön kesken ovat, että alempiasteisen tieverkon kunto ja hoito on Metsäalan Kuljetusyrittäjien kyselyssä jaetulla kakkossijalla. Kahdella muulla erikoisjärjestöllä se ei nouse niin tärkeäksi. Metsäalan kuljetukset tapahtuvat luonnollisesti alemman tieverkon alueella hyvin merkittävässä määrin ja siksi sen kunto koskettaa eniten Metsäalan Kuljetusyrittäjien jäseniä. Vastaavasti harmaa talous oli Suoritealojen erikoisjärjestö SKAL-S:n jäsenten mielestä toiseksi tärkein ja Elintarvikealan kuljetusyrittäjät Ry:n jäsenten mielestä kolmanneksi tärkein ongelma. Metsäalan Kuljetusyrittäjät Ry:n jäsenten listalla se ei yltänyt viiden tärkeimmän joukkoon, ollen sijalla kuusi.

Taulukko 7. Merkittävien ongelmien vaihtoehdot

Rautateiden lastauspaikat	375
Liikenneturvallisuus	357
Jäsenmaksun suuruus	442
Kuljetusyrittäjien neuvotteluasema sopimustilanteissa	244
Toimialan kannattavuus	168
Harmaa talous	370
Alempiasteisen tieverkon kunto ja hoito	244
Tehtaiden ja sahojen purku	385
Ammattitaitoisen työvoiman saanti	269
Muu ongelma	452

Taulukko 8. Viisi merkittävimmäksi koettua ongelmaa

Toimialan kannattavuus	168
Alempiasteisen tieverkon kunto ja hoito	244
Kuljetusyrittäjien neuvotteluasema sopimustilanteissa	244
Ammattitaitoisen työvoiman saanti	269
Liikenneturvallisuus	357

7 POHDINTA

Tutkimuksen toteutus onnistui pääpiirteissään hyvin. Puhelinhaastattelun osuus onnistui paremmin kuin kyselylomakkeilla toteutettu. Paperilomakkeilla suoritetun kyselyn vastausprosentti 17,8 % ei ole erikoisen huono verrattuna muihin vastaaviin tutkimuksiin. Kuitenkin uskon, että se olisi voinut kohota korkeammaksikin. Saatekirje oli nyt osana Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n jäsenkirjettä. Lähetystapa sinänsä oli oikein hyvä, mutta nyt saatekirje hieman hukkuu muun asian joukkoon.

Kyselylomake oli hyvin laadittu ja kysymyksiä oli sopiva määrä. Pari selkeää puutetta siinä kuitenkin ilmeni. Mielipidettä jäsenkirjeitten määrään tiedusteltiin kahdessa eri kysymyksessä, toinen kysymys aiheutti vain hämmennystä. Toinen epäselvyyttä aiheuttanut kohta oli viiden tärkeimmän epäkohdan nimeäminen. Tässä kohdassa lähinnä ohjeistus oli riittämätön. Kahden muun erikoisjärjestön tutkimuksissa ohjeistusta oli hieman tarkennettu ja se auttoi selvästi. Väärinymmärryksiä oli merkittävästi vähemmän.

Puhelinhaastattelun ainoa ongelma oli saada järjestymään aikaa vastaamiseen. Se on luonnollista, kun kyseessä ovat yrittäjät. Kaikkien kanssa aika kuitenkin löytyi, jos ei ensimmäisen, niin jo toisen viikon puolella. Olin yllätynyt siitä mielenkiinnosta ja asiaan paneutumisesta, minkä sain huomata haastattelupuhelua soittaessani. Tulevaisuudessa kun vastaavaa tutkimusta joku tekee, niin puhelinhaastattelun osuutta kannattaa mielestäni kasvattaa selvästi.

Tutkimuksen tulokset tukivat toimeksiantajan edustajan mukaan niitä käsityksiä, mitkä tutkimuksen tilaajalla oli jo valmiiksi. Metsäalan kuljetusten erityisasema muuhun kuljetustoimintaan nähden tuli selvästi ilmi. Varsinkin alempiasteisen tieverkon kunto oli selvästi merkittävämpi asia Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n jäsenille, kuin mitä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenille keskimäärin. Oman, vain metsäalan kuljetusyrittäjille suunnatun tutkimuksen toteutus todettiin tässä suhteessa tarpeelliseksi. Jäsenkunnan suurin tyytymättömyys kohdistui yhdistyksen toimiin suurilla metsäyhtiöillä kohtaan. Nämä kolme hallitsevat yli 80 % kaikista tarjolla olevista kuljetustehtävistä. Tätä taustaa vasten on luonnollista, että yhdistykseen kohdistuu jäsenkunnan osalta suuria odotuksia. Nämä odotukset eivät ilmeisesti ole kaikilta osin aivan täyttyneet.

Vastaavasti tiedotus oli asia, mihin jäsenkunta oli melko tyytyväinen. Samoin neuvontaa jäsenet saavat silloin, kun kokevat sitä tarvitsevansa ja pyytävät sitä. Tämä on sikäli merkittävä asia, että useissa yhteyksissä tie-

dotus koetaan riittämättömäksi yritysmaailmassa. Ainakin tutkijan aiemmat kokemukset työelämässä viittaavat tähän. Kokonaisuutena jäi sellainen käsitys, että metsäalan kuljetustoiminta ja sen toimintaympäristö eroaa niin merkittävästi muusta kuljetustoiminnasta, että vain siihen keskittyvien tutkimusten tekeminen on tarpeellista myös tulevaisuudessa. Alan yritysten määrä on vähäinen verrattaessa sitä koko kuljetusalan yritysten määrään ja siten koko kuljetusalaa koskevissa tutkimuksissa sen merkitys jää pieneksi. Kuitenkin metsäalan kuljetuksilla on hyvin merkittävä asema yhteiskunnassa ja kansantaloudessa. Koko puuta jalostava teollisuus ja jatkossa yhä enemmän myös energiasektori on riippuvainen metsäalan autokuljetuksista.

LÄHTEET

Blomberg. O. (Toim.)1996. Suomen kuorma-autoliikenteen historia I, Maanteiden tavaraliikenne-talouselämän perusedellytys. Helsinki: SKAL kustannus Oy.

Blomberg. O. (Toim.) 1998. Suomen kuorma-autoliikenteen historia II, Vuosisadan kuljetussavotat-Petsamosta Persiaan. Helsinki: SKAL kustannus Oy.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2001. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirsjärvi, S., Remes, P & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13. osin. uud. p. Helsinki: Tammi.

Kettunen, A. 2012. Tutkimusmenetelmät yleisesittelyä. Tutkiva ja kehittävä osaja opintojakson verkkoaineisto. Hämeen ammattikorkeakoulu, moodle 2.
viitattu 25.3.2013
<https://moodle2.hamk.fi/course/view.php?id=5044>

Korpilahti, A & Koskinen, O. 2013. Uusien mittojen ja massojen puutavara-autot. Metsäteho. Viitattu. 25.3.2013
http://www.metsateho.fi/files/metsateho/Tuloskalvosarja/Tuloskalvosarja_2013_02_Uusien_mittojen_ja_massojen_puutavara-autot_ak_ok.pdf

Laaksonen, V. 2007. Yhdistyksen jäsenyytyväisyys ja sen kehitys, tutkimuskohteena Rauman Yrittäjät Ry. Satakunnan Ammattikorkeakoulu. Markkinoinnin suuntautumisvaihtoehto. Opinnäytetyö.

MKY ry kotisivut. 2012. Organisaatio. MKY Ry. Viitattu 27.10.2012
http://www.skal.fi/tietoa_meista/erikoisjarjestot/metsaalan

Raskaan liikenteen mittojen ja massojen muutosehdotukset komission arvioitaviksi. 2012. Tiedote. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 30.12.2012.
<http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/-/view/4135448>

Sandström, M.2012. Puunkorjuu ja kaukokuljetus 2011. Metsäteho. Viitattu.30.12.2012.
http://www.metsateho.fi/files/metsateho/Tuloskalvosarja/Tuloskalvosarja_2012_3a_Puunkorjuu_ja_kaukokuljetus_vuonna_2011_ms.pdf

SKAL ry kotisivut. 2012. Organisaatio. SKAL ry. Viitattu 27.10.2012
<http://www.skal.fi/>

Yleisesitys. 2012. Organisaatio. Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry.
Viitattu 28.8.2012.
http://www.skal.fi/files/11633/SKAL_yleisesitys_2012_web.pdf

SAATEKIRJE

Jäsenkirje 04/2012

Kuopio 20.4.2012

JÄSENKYSELY ja PUUNKUORMAUSKILPAILU

Yhdistyksen toiminnan kehittämiseksi, jäsenten haluamaan suuntaa, päätettiin tehdä oheinen jäsenkysely. VASTATKAA! Kyselyyn voi vastata myös netissä osoitteessa;

www.skal.fi/skal_jarjestona/erikoisjarjestot/metsaalan_kuljetusyrittajat_ry/jasenpalvelut/jaskensely

Paperisen kyselyn voi postittaa MKY:n toimistolle. **Toivottavinta olisi, että palauttaisitte sen Puunkuormauskisan alkukilpailupaikalle.** Tällöin saatte vaivan palkaksi T-paidan!

Kaikki mättökisaan lomake täytettynä!

Kuormauskiertue on käynnistynyt Lahdesta 16.4. ja lisätietoja mm. tuloksia löytyy netistä sivun www.cargotec.com (hakusanaksi puunkuormaus) kautta!

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Kari Palojärvi
toiminnanjohtaja





Kysely MKY ry:n jäsenille

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n hallitus päätti tehdä kyselyn jäsenyytyväisyydestä, kehittämistarpeista ja tulevaisuuden toiveista yhdistyksen jäsenkunnalle. Kyselyyn vastaamalla voit vaikuttaa yhdistyksen toimintaan ja tulevaisuuden suuntaviivojen luomiseen.

Vastaajan taustatietoja

Kuinka monta vuotta olet toiminut yrittäjänä?

alle 5 v. 5-10 v. 10-15 v. 15-20 v. yli 20 v.

Millainen liikevaihtosi on, euroa/vuosi?

alle 200 000 200 000–300 000 300 000–500 000 yli 500 000

Mikä on pääasiallinen asiakkaasi?

Metsäliitto StoraEnso UPM-K Metsähallitus Yksityinen saha Toinen yrittäjä Jokin muu

Yrityksesi pääasiallinen suoriteala?

Pyöreä puu Metsäenergia Hake, turve Jokin muu

Mielipidekartoitus

Seuraavassa kartoitetaan mielipiteitä yhdistyksemme toimintaan liittyvistä asioista esittämällä väittämiä ja jokaiseen viisi vastausvaihtoehtoa. Vastaa laittamalla rasti mielestäsi lähinnä oikeaan vaihtoehtoon.

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Vaikea sanoa	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
Edunvalvonta					
Kuljettajakoulutusta on lisättävä ammattioppilaitoksissa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tienpidon ja rakentamisen määrärahoja on lisättävä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rautatielastausasemat ovat kunnoltaan hyviä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Levähdysalueita ja muita parkkipaikkoja (nosturi!) on riittävästi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tienkäyttäjän linja palvelee ongelmatilanteissa hyvin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MKY on riittävästi esillä mediassa ajamassa jäsenten etuja.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MKY on panostettava enemmän kotimaan edunvalvontaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MKY on panostettava enemmän EU edunvalvontaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MKY on tiivistettävä SKAL:n erikoisjärjestöjen välistä yhteistyötä edunvalvonnassa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jäsenpalvelut ja kenttätoiminta					
Jäsenten koulutusta tulisi lisätä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuljettajien CAP- koulutusta tulisi lisätä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Saan helposti jäsenpalveluja, kuten kustannuslaskenta apua.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maakunnissa järjestettäviä tilaisuuksia on liian vähän.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yhteistyötilaisuuksia asiakkaan kanssa on liian vähän.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tiedotus

Jäsenkirjeitä tulee liikaa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jäsenkirjeitä tulee liian vähän.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sähköistä tiedottamista tulee lisätä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Saan alaan liittyvää tietoutta riittävästi ja oikea aikaisesti.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tekstiviesteillä voisi parantaa tiedottamista.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

MKY:n toiminta

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Vaikea sanoa	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
Olen tyytyväinen MKY:n toimintaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Saan jäsenmaksuani vastaavasti tietoa ja palveluita.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Mikäli vastasit ”...eri mieltä” kohtiin tässä osiossa toivoisimme kirjaavasi palautetta alle!)

Ongelmakohteiden arviointi

Seuraavassa luettelossa on numeroitu kymmenen eri toimintaympäristön ongelmaa.

Valitse viisi ongelmaa, jotka mielestäsi tulisi saada toimintaympäristössä ensimmäiseksi kuntoon, tärkeysjärjestyksessä numeroilla 1-5

- A. Rautateiden lastauspaikat
- B. Liikenneturvallisuus
- C. Jäsenmaksun suuruus
- D. Kuljetusyrittäjien neuvotteluasema sopimustilanteissa
- E. Toimialan kannattavuus
- F. Harmaa talous
- G. Alempiasteisen tieverkon kunto ja hoito
- H. Tehtaiden ja sahojen purku
- I. Ammattitaitoisen työvoiman saanti
- J. Muu ongelma, mikä? _____

Voit myös esittää muita Metsäalan Kuljetusyrittäjiin tai toimialaan liittyviä kehittämissasi-
oita, toiveitasi tai mielipiteitäsi, jopa moitteita otamme vastaa!

HAASTATTELULOMAKE

a) **edunvalvonta**

Mitä mielestäsi edunvalvonta sanalla tarkoitetaan?

- vaikuttaminen työryhmissä
- lausuntojen ja kannanottojen antaminen
- virkamiesten ja kansanedustajien tapaaminen
- (joku muu, mikä?)

Mikä on mielestäsi tärkein asia mihin edunvalvonnan keinoin tulisi pyrkiä vaikuttamaan?

Mitä edunvalvonnan muotoa tähän tulisi käyttää?

b) **jäsenpalvelut**

Millaiseen maakunnalliseen tilaisuuteen osallistuisit?

- laskentapalvelut
- neuvonta
- neuvotteluapu
- koulutus
- (joku muu, mikä?)

c) **tiedotus**

Mikä on se asia/aihealue, joka on tärkein jäsenkirjeissä käsiteltävistä?

Mikäli jäsenkirjeitä tulisi nykyistä enemmän, niin mitä asioita niissä olisi käsiteltävä, ensisijaisesti?

Onko metsäalan kuljetustoiminta riittävästi edustettuna Kuljetusyrittäjä-lehdessä?

d) **Mky:n toiminta**

Mihin olet tyytyväisin Mky:n toiminnassa?

- a)
- b)
- c)
- x)

Mihin olet vähiten tyytyväinen Mky:n toiminnassa?

- a)
- b)
- c)
- x)